





**Klaus-Peter Zimmermann,  
Theo Wingender**

# **Ein Leben im Donner der Motoren**

**Pilot, Rennfahrer, Unternehmer**



tredition®

[www.tredition.de](http://www.tredition.de)

© 2019 Klaus-Peter Zimmermann, Theo Wingender

Umschlag, Illustration: Julia Romana Ehlert; das Buch-Cover stellt eine besondere Kunstform spezieller Öl-Acryl-Collagen-Techniken zum Thema Technische Oldtimer Malerei dar.

Automobil- und Auftragsmalerei

Neue Galerie Velten | [www.berlinkunstwerk.de](http://www.berlinkunstwerk.de)

Alle Bilder bzw. Fotos stammen aus Eigenbesitz.

Verlag & Druck:

tredition GmbH, Heinz-Beusen-Stieg 5, 22926 Ahrensburg

ISBN

Hardcover: 978-3-7497-2088-0

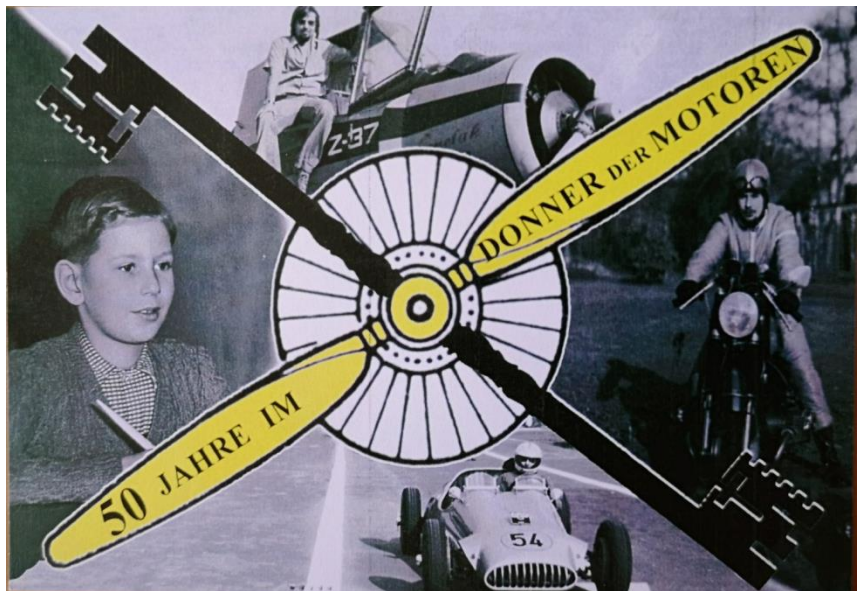
Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Klaus-Peter Zimmermann

# Ein Leben im Donner der Motoren

Geschichten aus meinem  
Leben als Pilot, Rennfahrer  
und Unternehmer

aufgeschrieben von  
Theo Wingender



Diese Collage hat Lars zu meinem 50. Geburtstag kreiert.

# Inhaltsverzeichnis

Zu diesem Buch.....	9
Vorwort .....	11
Herkunft und Kindheit .....	13
Schule, Lehre und Armee - erste eigene Entscheidungen	15
Ausbildung zum Berufspiloten – Flugzeugführer mit Berechtigung für avio-chemische Flüge .....	33
Die Zeit als aktiver Agrarflieger.....	50
Weg in die Selbstständigkeit – Schlüsseldienst und anderes.....	71
Wendezeit in allen Bereichen – Ausbau des Schlüsseldienstes und Verkauf.....	111
Der freie Ritterhof zum wilden Mann .....	142
Viel los in Kriele.....	164
Zurück zu den Wurzeln – Verkauf des Vierseitenhofes und Rückkehr nach Falkensee .....	186
Erinnerungen an den MC Staaken-Falkensee .....	193
Zum Schluss noch einige Worte zu Kurt Baum aus Hainspitz .....	196
Und ganz zum Schluss ein großes Dankeschön.....	199
Visitenkarten als Dokumentation für ein buntes Leben .	201





## Zu diesem Buch

Klaus-Peter Zimmermann, Jahrgang 1951, aus Falkensee erzählt Geschichten aus seinem Leben – voller Überraschungen, mit unerwarteten Wendungen und viel Arbeit. Und voller Lebensfreude und Abenteuer. Aber vor allem ein erfülltes und selbstbestimmtes Leben. Dass dies auch in der DDR möglich war, ist für alle, die die DDR nicht selbst erlebt haben, wohl die größte Überraschung.

Der Weg, den Klaus-Peter gewählt hat und gegangen ist, war nicht immer einfach und gerade. Aber Umwege und das Überwinden von Hindernissen bringen uns doch an die Orte, wo wir sonst niemals hingekommen wären. Und genau dort machen wir die Erfahrungen und lernen die Dinge, die uns wirklich helfen und weiterbringen. Und die wir dann anderen Menschen voraushaben.

Und weit gebracht hat es Klaus-Peter wirklich: vom gelangweilten Schüler zum engagierten Azubi; vom Werkzeugmacher zum Schlosser und Schmiedemeister; vom Motorrad-Freak zum Agrarpiloten; vom Oldtimer-Schrauber zum historischen Rennsport; vom Schlüsseldienst in der Stadt zum „Privatier“ und Veranstalter auf einem Vierseitenhof im Havelland. Viele kennen den „Freien Ritterhof zum wilden Mann“ in Kriele. Und seit Kurzem wohnt er doch wieder in der Stadt. Wer weiß schon, was als nächstes kommt?

Das alles geht natürlich nur mit der richtigen Frau. Die hat er in Renate gefunden. Zusammen haben sie gearbeitet und gearbeitet, zusammen haben sie sich an Dinge getraut, von denen andere lieber die Finger gelassen haben. Zusammen haben sie gebangt und dann doch Erfolge gefeiert. Zusammen haben sie viel erreicht und das Leben genossen – und ein Ende ist nicht in Sicht.

Klaus-Peter und ich haben uns im Jahr 2005 über das gemeinsame Hobby „Oldtimer“ kennengelernt. Anfangs war es ein Zweckbündnis, aus dem nach und nach eine Freundschaft entstand. Und als Klaus-Peter mich dann fragte, ob ich seine Geschichte aufschreiben möchte, da hat er bei mir offene Türen eingepasst. Ein Buch wollte ich doch schon immer mal schreiben.

Und diese Entscheidung habe ich keine Sekunde bereut. Ich fand's unglaublich spannend, die Geschichte von Klaus-Peter zu erfahren und zu erfragen. Denn was er alles erlebt hat, das ist schon was Besonderes. In beiden Systemen – DDR und BRD – hat er seine Visionen und Träume verwirklicht, ohne sich zu verbiegen oder anzubiedern. Als geborener Wessi habe ich voller Staunen zur Kenntnis genommen, was gerade in der DDR an Freiheit und Abenteuer möglich war.

Lassen auch Sie sich überraschen und begleiten Sie Klaus-Peter auf seinem Weg durch den Dschungel des Alltäglichen und bei der Überwindung scheinbarer Zwänge durch augenzwinkernde Findigkeit. Viel Spaß ...

Theo Wingender

Theo Wingender stammt aus dem schönen Westerwald und lebt seit 1993 im noch schöneren Potsdam.

# Vorwort

Ist Fliegen etwas Gefährliches oder gar etwas Verrücktes? Es kommt darauf an. Fliegen in großen Höhen, so in 10.000 Metern etwa, ist eher langweilig. Übrigens, gemeint ist nicht das Mit-Fliegen, sondern diese Tätigkeit selbst aktiv auszuüben. In großer Höhe als Verkehrspilot zu arbeiten, bedeutet jedoch, eine umfangreiche, finanziell recht aufwändige Ausbildung zu absolvieren, ein fundiertes Wissen nachzuweisen und zudem noch beste Gesundheit zu besitzen und diese auch zu erhalten. Nicht alle können das nachweisen. Die Privatfliegerei macht Spaß, ist aber sehr teuer geworden und wird in Deutschland – im Verhältnis zu anderen EU-Ländern – in keiner Weise unterstützt. Außerdem gibt es leider immer wieder Besserwisser, schlecht ausgebildete Piloten oder solche ohne Erfahrung, die das dann manchmal mit ihrem Leben bezahlen.

Es gibt jedoch eine Fliegerei, die dies alles in den Schatten stellt: die bodennahe Landwirtschafts- oder „Agrarfliegerei“! Klaus-Peter war einer von diesen „Verrückten“. Es bedeutet, in drei Metern Höhe über einem Acker mit Hindernissen mit 130 bis 200 km/h Wasser zur Waldbrandbekämpfung oder Dünger und chemische Mittel auszubringen.

Klaus-Peter meint, es ist wie Formel 1 fahren. Maximale Konzentration und hohes Reaktionsvermögen sind absolute Voraussetzungen für diese harte Arbeit. Gleichzeitig werden 80 Starts und Landungen und mehr auf Mini-Plätzen pro Tag geleistet. Es ist Knochenarbeit. Um noch einmal auf die Formel 1 zurückzukommen: Klaus-Peter fährt auch heute noch Rennen.

Da er aber auch noch über hervorragende handwerkliche Fähigkeiten verfügt, unter anderem durch seine gründliche Ausbildung, ist dies eine außergewöhnliche Kombination und ein sehr großer Teil seines Lebens. Klaus-Peter wird es Ihnen berich-

ten. Viel Spaß, neue Erkenntnisse und Schmunzeln beim Lesen wünscht

Dirk Frach

Dirk Frach wurde im Jahr 1940 geboren und ist Flugkapitän der Interflug mit über 9.000 Flugstunden sowie Diplom-Ingenieur für Agrarchemie.

# Herkunft und Kindheit

Ja, hallo, es geht los. So fange ich immer an. Und natürlich möchte ich auch dieses Buch mit meiner üblichen Anrede beginnen: Ja, hallo! Das ist eine lieb gewordene Gewohnheit meinerseits; so beginne ich Gespräche und auch meine Briefe. Und heute nun mein Buch.

Am 29. August 1951 erblickte ich im Krankenhaus Nauen das Licht dieser Welt. Meine Eltern Günter und Else Zimmermann, lebten bis dahin in einer kleinen Siedlung bei Nauen. Sozusagen direkt vom Krankenhaus zog die kleine Familie dann nach Staaken. Staaken gehörte damals noch zur DDR und ist erst nach der Wende nach Berlin eingemeindet worden. Dort – also in Staaken – hielt es uns auch nur drei Jahre, dann ging's weiter nach Falkensee. Liegt ja auch gleich nebendran. Mein Vater arbeitete dort als Verkaufsstellenleiter bei der HO und später beim Konsum. Da der Beruf meinen Vater zeitlich sehr beanspruchte, übernahm meine Mutter die Erziehung des kleinen Klaus-Peter. Diese mütterliche Bindung und Fürsorge zeigten sich zum Beispiel darin, dass ich noch in der ersten Klasse mit Haarklammern rumlief. Irgendwann habe mich allerdings mit Erfolg gegen solche Dinge gewehrt.

Mit meinem Vater bin ich nur ab und zu mal am Wochenende zum Laden gelaufen. Das ging dann die Hauptstraße entlang und da er so ziemlich Jeden kannte, blieb er auch bei Jedem stehen und begann ein Gespräch. Für mich war das totlangweilig.

Meine Eltern waren sehr fleißig, ordentlich und bescheiden. Mit diesen Werten bin ich aufgewachsen, das hat mich geprägt. Aber bei allen Entscheidungen, bei jedem Tun haben sich meine Eltern immer gefragt: „Was denken die anderen Leute über uns?“ Diese Denke hat mich allerdings noch nie interessiert oder beeinflusst. Meine Einstellung dazu hat im Laufe der Zeit sicher-

lich auch mal für Kopfschütteln oder Unverständnis bei meinen Weggefährten geführt. Aber es hat mich nie davon abgehalten, das zu tun, was ich für richtig hielt.

## Schule, Lehre und Armee - erste eigene Entscheidungen

Mit Beginn der Schulzeit konnte ich den Zwängen und der Enge meines Elternhauses zumindest zeitweise entkommen. Trotzdem (oder vielleicht gerade deswegen) waren meine schulischen Leistungen bis zur achten Klasse nicht so sehr erfolgversprechend. Das hatte auf der einen Seite mit meinen Lehrern und auf der anderen Seite mit meiner Einstellung zur Schule zu tun. In den meisten Fällen hatte ich überhaupt keine Hausarbeiten zu machen. Wir waren in der Klasse ziemlich viele Rabauken und hatten uns als Clique vom Rest der Gemeinschaft abgekapst.

Dann kam für mich eine entscheidende große Wende. Und zwar besuchten uns in der Schule Leute, die für ein ganz spannendes Projekt warben: es ging um eine neue Schulform in Zusammenarbeit mit dem Plastewerk Staaken. Dazu wurden Schüler aus den achten Klassen der umliegenden Schulen rekrutiert. Diese sollten in Staaken die neunte und zehnte Klasse mit gleichzeitiger Lehre für einen Beruf im Plastewerk beginnen. Dabei gab es zwei Möglichkeiten: entweder den Beruf des Plasteverarbeiters zu erlernen oder eine Metallausbildung zu durchlaufen. Und in der Schulzeit der neunten/zehnten Klasse konnte schon das erste Lehrjahr absolviert werden.

Das war mein Ding. Ich habe spontan „Ja“ gesagt und diese Entscheidung hat mein weiteres Leben nachhaltig und positiv beeinflusst. Ich habe mich dann richtig selbstständig und erfolgreich für die Klasse mit der Metallausbildung beworben. Meine Lehre begann mit Eintritt in die neunte Klasse. Und weil ich noch nicht volljährig (in der DDR war man das damals mit 18) war, mussten meine Eltern noch den Lehrvertrag unterschreiben, was sie natürlich gerne taten. Hatten sie doch den Eindruck,

dass ihr Sohn sich zum ersten Mal für etwas wirklich SINNVOLLES interessierte. Also verließ ich nach der achten Klasse die Schule in Falkensee und wechselte nach Staaken.

Diese Zusammenkunft der jungen Menschen aus den Schulen der Umgebung war auch für mich nochmal eine Steigerung. In der Metallklasse waren wir 30 Jungs und wir waren alle nicht ohne ...! Und – welche Überraschung – mit einem Mal war ich von diesen 30 Jugendlichen einer der Guten! Das beruhte auf jeden Fall auch darauf, dass mein Klassenleiter mich positiv beurteilte und auch so behandelte. Aus heutiger Sicht bin ich der Meinung, dass das Verhältnis Schüler/Lehrer in den meisten Fällen sehr subjektiv ist.

Ich merkte jedenfalls sehr schnell, wenn ich mich ein bisschen anstrengte und Interesse zeigte, wurde das Leben für mich wesentlich leichter. Eine Woche im Monat hatten wir Unterricht in der Produktion. Normalerweise war dieser Fachunterricht ein Tag in der Woche entweder in einem Unternehmen in der näheren Umgebung, manchmal auch in der Schule direkt. Bei uns war das aber so, dass diese eine Woche schon zur Ausbildung zählte.

Für uns gestaltete sich das sehr abwechslungsreich. Wir wussten schon nach relativ kurzer Zeit, dass innerhalb der 30 anfänglichen Auszubildenden noch eine gründliche Auswahl stattfinden sollte. Den Besten in Theorie und Praxis stand der Weg zum Werkzeugmacher offen, die Zweitbesten konnten Zerspaner, Dreher oder Fräser werden und die nicht ganz so Guten waren für eine Ausbildung zum Betriebsschlosser vorgesehen. Ergänzend muss ich allerdings auch sagen, dass von den 30 Rabauken drei von der Schule geflogen sind, weil sie sich wirklich absolut danebenbenommen haben.

Ich hatte mich ja nun entschieden, zu den Guten zu gehören, hatte dadurch nicht unerhebliche Vorteile und genoss mein Leben. Zu dieser Zeit bin ich jeden Werktag von Falkensee nach



Staaken mit dem Fahrrad hin und zurück gefahren. Da ein Klassenkamerad denselben Weg radelte, artete die Tour regelmäßig zu einem Wettrennen aus. Für unsere körperliche Entwicklung war das jedenfalls nicht das Schlechteste. Mit 15 Jahren hatten wir dann endlich die Möglichkeit, den Moped-Führerschein zu machen.

Mein erstes Moped und damit auch gleich mein erstes Neufahrzeug war ein Simson Star, zweisitzig mit einem fußgeschalteten Dreiganggetriebe. Das Geld dafür hatte ich zur Jugendweihe als Geschenk erhalten. Der Preis belief sich damals auf 1.050 Ostmark. Die eigentliche Schwierigkeit bestand jedoch darin, so ein Moped überhaupt zu bekommen. Da waren die guten Beziehungen meines Vaters natürlich sehr hilfreich. Mein Vater war ja Verkaufsstellenleiter eines größeren Lebensmittelgeschäfts in Falkensee. Er kannte wiederum viele andere Verkaufsstellenleiter, unter anderem auch den für die Fahrzeuge! Nur auf diesem Weg kam ich überhaupt an einen solchen Star. So viel dazu.



Der Simson Star wurde von einem 3,4 PS starken 50 cm<sup>3</sup>-Zweitaktmotor angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei etwa 60 km/h. Das war mir natürlich zu wenig. Nach ein paar Tüfteleien habe ich immerhin bis zu 68 km/h geschafft.

Mit dem Moped steigerte sich auf einmal das Tempo rasant, die Rennen blieben! Beim damaligen Verkehr war das Risiko – im Gegensatz zu heute –

durchaus überschaubar. Ich hatte allerdings auch öfters Glück und Riesenglück. Insgesamt habe ich mich mit meinem Star siebenmal auf die Schnauze gelegt, einmal bin ich sogar unter einen LKW gerutscht, der Gott sei Dank rechtzeitig gebremst hatte und schon hielt, als ich unter der Vorderachse landete. Mehr als ein paar Schürfwunden sind aber nie passiert. Auch am Moped sind keine größeren Schäden entstanden.

Zurück zur Ausbildung: Nachdem uns allen klar und auch von Seiten der Ausbilder immer wieder propagiert worden war, dass die Werkzeugmacher die Größten seien, wollte ich natürlich Werkzeugmacher werden. Das war gar nicht so einfach, da die eine oder andere (Lern-)Hürde überwunden werden musste. Vielleicht war es für unsere charakterliche Entwicklung auch nicht so sinnvoll, dass uns schon in so jungen Jahren eingebläut wurde, dass die Werkzeugmacher die Größten, Schönsten und Besten seien. Aber wie dem auch sei. Mein Ehrgeiz war geweckt und ich habe es tatsächlich geschafft, unter die zwölf Besten zu kommen! Auch mein Freund war dabei, dessen Vater selbst Ausbilder war. Diese Tatsache war bestimmt kein Nachteil für mich. Jedenfalls hat's geklappt.

Gleichzeitig zu dieser Ausbildung hatten wir die Möglichkeit, in unserem Unternehmen – dem VEB Plasteverarbeitungswerk Staaken – in der GST Gesellschaft für Sport und Technik unsere Fahrerlaubnis zu erwerben. Dabei erwies es sich als großer Vorteil, dass wir erst die „1“ (Motorradführerschein) für 40 Mark und nach einer Weile, nachdem wir 18 Jahre alt waren, auch die Klasse „5“ (LKW-Führerschein) machen konnten. Und mit diesen beiden Scheinen durften wir in der DDR alles, wirklich ALLES fahren. Das war natürlich auch eine gute Vorbereitung auf das wirkliche Leben.

Im Jahr 1968 – ich war 17 Jahre alt – bin ich in den MC Staaken-Falkensee eingetreten. Das war der für unsere Region zuständige Motorsportklub. Damit begann auch meine motorsport-



liche Laufbahn. Der erste Wettkampf war ein Trial mit meinem Star. Dabei steht die Beherrschung der Maschine im Vordergrund; die Fahrzeit spielt eine untergeordnete Rolle. Es geht quer durchs Gelände, Gräben und Schlamm, über Wurzeln, Steine und hohe Stufen, um enge Kehren, Bäume oder andere Hindernisse herum – und jedes Anhalten, Abstützen mit den Füßen oder gar Umfallen gilt als Fehler.

Diese Zeit in der neunten und zehnten Klasse war für uns herrlich. Wir hatten unsere Freiheit. Wir konnten mit unseren Mopeds hinfahren, wohin wir wollten. Allerdings hatten nicht alle ein Moped. Außerdem war die Sache so geregelt, dass wir in der neunten Klasse 40 Mark und in der zehnten Klasse 50 Mark als Lehrgeld verdienten. Für uns war das damals richtig viel Kohle und wir konnten so den Unterhalt unserer fahrbaren Untersätze gut bestreiten. Auch noch aus heutiger Sicht hatten wir Jungs ein tolles Leben!

Dann nahte das Ende der zehnten Klasse. Auch damals machten nicht alle mit „1“ ihren Abschluss. Die Noten 2 und 3 waren durchaus akzeptabel und nicht ungewöhnlich oder schädlich. Und mit dieser Benotung habe auch ich die Schule beendet. Dann waren wir „nur noch“ in der Lehre, allerdings mit dem Vorteil, dass wir das erste Lehrjahr schon hinter uns hatten.

Mit meinen Freunden – das waren etwa sieben Leute von den Werkzeugmachern – bin ich in den letzten Ferien nach der zehnten Klasse nach Binz auf Rügen gefahren; natürlich mit dem Moped. Ich war der Einzige, der einen Beifahrer bzw. eine Beifahrerin mitnehmen konnte und das auch tat: meine damals schon feste Freundin. Zelt und Schlafsäcke waren auch dabei und das alles auf der kleinen Star bis nach Binz! Es war ein herr-

licher Urlaub. Wir hatten tolles Wetter. Wir haben uns von Luft, Liebe und Sonnenschein ernährt. Manchmal gingen wir allerdings auch in die Mitropa. Da gab's für kleines Geld richtig gutes Essen.

Da der Vater meiner Freundin Bergsteiger war, bin ich auch Mitglied der Sektion Bergsteigen bei Motor-Hennigsdorf geworden. Ich war so drei bis vier Mal in der Sächsischen Schweiz, zum Beispiel in der Ottomühle, und habe 19 Gipfel bestiegen. Erinnern kann ich mich an den „Pavillonwächter“, weil der so lustig war.

In dieser Ausbildungszeit zum Werkzeugmacher lernte ich beim MC Staaken-Falkensee einen etwa zehn Jahre älteren Schlosser kennen, der eigentlich unter unserer „Hierarchie“ stand, aber ein begeisterter Motorsportler war. Zwischen uns entwickelte sich ein richtig guter Kontakt. In unserer motorsportlichen Freizeit durfte ich sein Helfer sein. Von ihm habe ich viel gelernt: über Motorsport im Allgemeinen und übers Schrauben und Frisieren (heute sagt man wohl Tunen) an Motorrädern und Autos im Besonderen.

Meinen Star habe schon nach anderthalb Jahren wieder für den Neupreis verkauft. Dafür konnte ich eine 350er Jawa an



Land ziehen, die man „eigentlich“ erst mit 18 Jahren fahren durfte. Außer, man hatte eine Sondergenehmigung.

Die ergatterte ich mit der Unterschrift meiner Eltern und den hervorragenden Kontakten meines Vaters. Mit die-

ser Unterstützung war ich schon vor „18“ ganz legal mit der 350er Jawa viel unterwegs.